



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Nedsæt en Øresundskommission, brug de svenske og Stockholmske planlægningserfaringer og lav en samlet plan for by og infrastrukturudviklingen af Øresundsregionen

Harder, Henrik

Published in:
Øresundsbrev

Publication date:
2007

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Harder, H. (2007). Nedsæt en Øresundskommission, brug de svenske og Stockholmske planlægningserfaringer og lav en samlet plan for by og infrastrukturudviklingen af Øresundsregionen. *Øresundsbrev*, 2.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Öresundsbrev

2/07

INFORMATION
FRÅN
ÖRESUNDSKOMITEEN

TEMA: INFRASTRUKTUR

Öresundskomiteen bag fælles
trafikoplæg til regeringerne i
Sverige og Danmark -side 4-5

Vækst forudsætter mobilitet på første
klasse -side 8

Historisk fodslag om fremtidig infrastruktur i Øresundsregionen

Øresundskomiteen har netop fremsendt et forslag til fremtidige infrastrukturinvesteringer i Øresundsregionen til den danske og svenske regering. Initiativet er historisk. Det er første gang, at regionens danske og svenske politikere går sammen i en fælles opfordring til de to landes regeringer om et konkret, grænseoverskridende samarbejde. Men også udfordringen er historisk: Aldrig har det været vigtigere at sikre større fremkommelighed over grænserne – til glæde for borgernes trivsel, samfundets vækst og velfærd samt den klimaforandring, der angår os alle.

Øresundsregionen har 3.6 mio. indbyggere og producerer 26% af Danmark og Sveriges samlede BNP. Der er tale om den største storbyregion i Skandinavien. Ingen betvivler, at en velfungerende Øresundsregion er et gode for hele Danmark og Sverige.

Økonomisk vækst presser infrastrukturen
Økonomien kører i øjeblikket i højeste omdrejninger. Væksten er den højeste i Skåne og hovedstadsområdet i flere år. Velfungerende infrastruktur og god fremkommelighed er helt afgørende betingelser for storbyregioners konkurrenceevne og udviklingsmuligheder i dag. Det handler om at sikre virksomheder og borgere distribution af varer

og services, samt let adgang til kvalificeret arbejdskraft.

De store pendlings- og transportkorridorer i og gennem Øresundsregionen har i dag problemer med tilstrækkelig kapacitet. Det gælder både person- og godstrafik. Flere og flere bor nemlig på den ene side og arbejder på den anden, og pendlingsoplandet bliver større. Ligeledes er mængden af gods, der transporteres gennem regionen på vej, jernbane, havne eller gennem andre trafikknudepunkter, meget stor og tendensen er stigende.

Dertil kommer, at hensynet til miljøet, herunder den stadig mere nærværende klimaudfordring, stiller helt nye krav til den måde, vi organiserer vores transportsystem på

Udfordringer for regionens transportsystem

I denne situation har politikerne i Øresundsregionen valgt at gå ny vej. Hver for sig har vi øst og vest for Øresund arbejdet ihærdigt på at lægge fremsynede trafikplaner. Nu lægger vi planerne sammen, og retter en fælles appel til vore landes respektive regeringer for at fremhæve behovet for en sammenhængende transportpolitik i Øresundsregionen.

Øresundskomiteens forslag sætter fokus på, at binde regionens forskellige dele stærkere sammen og forbedre forbindelserne til omverdenen. Vi ønsker, at de to regeringer tænker på tværs af grænsen og ser vigtigheden af én samlet infrastruktur, for Danmarks og Sveriges fælles storbyregion - Øresundsregionen.



Vibeke Storm
Rasmussen,
formand
Øresundskomiteen



Jerker Swanstein,
næstformand
Øresundskomiteen

ÖRESUNDSBREV 2/07

Information från Öresundskomiteen

Ansvarig utgivare Direktör Petter Møller

Redaktion Elsebet Fristed och Susanna Christensson

Redaktionen avslutad augusti 2007

Layout Mikael Forth

Foto Mikael Forth, Øresunds Lille Blå, Kasper Dudzik, Lars Strandberg

Öresundskomiteens medlemsorganisationer:

Från dansk sida:

Region Hovedstaden
Region Sjælland
Københavns Kommune
Frederiksberg Kommune
Bornholms Regionskommune
Kommunekontaktråd Hovedstaden
Kommunekontaktråd Sjælland

Från svensk sida:

Region Skåne
Malmö stad
Helsingborgs stad
Lunds kommun
Landskrona kommun

Øresundsrevet kan även läsas på
www.oresundskomiteen.dk

Framtida infrastruktursatsningar på väg

Både i Sverige och i Danmark ser man över kommande infrastruktursatsningar. Hur ska man klara de växande krav som ställs på kollektivtrafiken? Vilka vägar ska byggas ut för att inte storstäderna ska proppas igen? Hur kan infrastruktur och miljö satsningar gå hand i hand?

Infrastrukturkommissionen ser över trafiksituationen i Danmark

Den 30 november förra året hölls en stor konferens i Köpenhamn med tema framtidens infrastruktur och det var även startskottet på infrastrukturkommissionens arbete. Infrastrukturkommissionen har av den danska regeringen fått i uppdrag att se över trafiksituationen i Danmark fram till och med 2030. Uppgiften för kommissionen är att analysera framtidens behov av infrastruktursatsningar och komma med förslag och strategier hur man ska hantera de långsiktliga utmaningarna som finns när det gäller infrastruktur.

Bakgrunden till infrastrukturkommissionen var att Danmark under en lång tid har upplevt stark tillväxt vilket har lett till en rad problem när det gäller infrastruktur. Redan under förra året gjordes en del akuta satsningar men kommissionens roll är att tänka långsiktigt och komplettera de kortsiktiga satsningarna. Infrastrukturkommissionen har fram till den 10 oktober i år på sig att komma med

sin prioriteringslista. Infrastrukturkommissionen arbetar nära Trafikministeriet samt Ehrvervsministeriet. Kommuner och regioner följer kommissionens arbete och har möjlighet att komma med inspel.

Det allvarligaste problemet för Danmark är trängseln på vissa vägar och järnvägar. Trängseln bidrar till längre väntetider, fler olyckor, köbildning och ökad miljöbelastning.

Storstad, regional utveckling och klimat i fokus i Sverige

I Sverige pågår ett liknande arbete med att ta fram en inriktningsplanering för framtida infrastruktursatsningar under perioden 2010-2019 kompletterat med en vision för 2040. Infrastrukturministern i Sverige Åsa Torstensson, har under 2006 rest runt i landet för att informera sig om hur regionerna ser på de satsningar som behövs göras. Regeringen har även gett trafikverken dvs. banverket, vägverket, sjöfartsverket och luftfartsstyrelsen i uppdrag att se över vilka behov som finns i framtiden för att lösa de problem som finns.

Det underlag som trafikverken tagit fram skickades i slutet av juni ut på remiss till myndigheter i hela Sverige. Nu har myndigheterna fram till den 10 oktober på sig att komma med synpunkter. Fram till 2010 kom-

mer sedan beslut tas om vilka och hur stora satsningar man är beredd att göra under tidsperioden 2010-2019.

Områden som är i fokus för framtida satsningar är storstadsområdena, regional utveckling och klimat.

Öresundsregionen i framtiden

Region- och kommunpolitiker på Själland och i Skåne är överrens om att det är hög tid att gemensamt se över transportsystemen och att trafikpolitiska övervägelse ska ta mer hänsyn till svenska och danska trafikutmaningar. Därför har Öresundskomiteen skickat ett inspel gällande trafikinvesteringar i Öresundsregionen till den danska regeringen via infrastrukturkommissionen och den svenska regeringen. Se sammanfattning av inspelet på sid 4-5.

Infrastrukturkommissionen i Danmark
För mer information se: www.infrastrukturkommissionen.dk

I Sverige är det Näringsdepartementet som ansvarar för infrastrukturfrågorna och du kan följa arbetet på regeringens hemsida:
<http://www.regeringen.se/sb/d/2372>



Foto: Kasper Dudzik/SJ

Öresundskomiteen bag fælles trafikoplæg til regeringerne i Sverige og Danmark

Regeringernes transportpolitiske beslutninger og prioriteringer har stor betydning for Øresundsregionens udvikling. De transportpolitiske arbejder, der i øjeblikket sker parallelt under ledelse af de respektive regeringer i de to lande giver en mulighed for at skabe et helhedssyn og en koordinering.

Derfor har Öresundskomiteen den 17. august fremsendt et fælles indspil til trafiksystem i regionen til regeringerne i Sverige og Danmark.

I indspillet fokuseres der på de centrale hovedudfordringer for transportsystemet, med hovedvægt på fire fælles interessefelter og udfordringer:

1. Binde regionens forskellige dele sammen

Øresundsbron

De vigtigste dele set i et Øresundsperspektiv er forbindelserne over sundet. Der findes yderligere kapacitet på selve broen, men store problemer truer på tilkørslerne. Det gælder især på jernbanen, hvor den kraftigt voksende regionale togtrafik vil medføre store kapacitetsproblemer, især for gods-trafiken.

Øresundstogene er i stor fremgang. Trafikken behøver dog bedre forudsætninger for at kunne fortsætte den kraftige tilvækst

Fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg

Kapaciteten over Øresund er i dag tilstrækkelig til at klare det nuværende trafikpres. På sigt vil etableringen af en fast forbindelse til Tyskland, sammen med den forventede udvikling i pendling over sundet, øge det trafikale pres og skabe behov for større kapacitet mellem Helsingør og Helsingborg.

De store transport- og pendlingskorridorer

På begge sider af Øresund findes der en række kapacitetsproblemer i infrastrukturen.

Skal sjællandsregionen og hovedstadsområdet udvikles som en samlet region, er det nødvendigt at fokusere på fremkommelighed på motorveje og jernbaner samt på en generel forbedring af den offentlige transports komfort, pålidelighed og frekvens.

På Sjælland kan sammenhængen mellem købstæder og vækstcentre styrkes gennem en ny vej fra Kalundborg over Slagelse til Næstved og Sydmotorvejen. Vejforbindelsen vil få betydning for både pendlingen og godstransporten over Sjælland. Denne betydning vil yderligere blive forstærket af en fast forbindelse til Tyskland.

I Skåne er udviklingen af den regionale togtrafik med nye linjer og tættere trafik et prioriteret område. Antallet af rejser vokser. For at imødegå dette kræves omfattende tiltag gennem udvidet trafik og udbygninger af jernbanenettet. Større sporkapacitet og udbygninger af stationer behøves mange steder. Allerede i dag er Södra stambanan Malmö-Lund og Väst kustbanan nord for Helsingborg overbelastede.

På vejnettet er der begyndende trængselsproblemer i Malmø, Lund og Helsingborg. Udbygninger behøves også på E6 og dele af E22, ikke mindst for at klare de gennemgående transporter mellem Skandinavien og det europæiske kontinent, som vokser i hurtigt tempo.

Forbindelser mellem regionens forskellige geografiske områder

En vigtig del i udviklingen af en integreret Øresundsregion er også de øvrige forbindelser, som binder regionens forskellige dele sammen.

Citytunnelen i Malmø er vigtig både for transporterne over Øresund og for trafikforsyningen i Skåne. Den forstærker kapaciteten og muliggør nye regionale toglinjer. Det er vigtigt, at tilhørende følgeinvesteringer også gennemføres for at opnå det fulde udbytte.

Der findes også et stort behov for forbedringer på det mindre vejnet i regionen, mhp. på at give bedre tilgængelighed, øge sikkerheden, forbedre bustrafikkens muligheder og på andre måder at bidrage til forbedringer af det lokale miljø.

2. Forbedre forbindelserne til omverdenen

Fast Femern Bælt-forbindelse

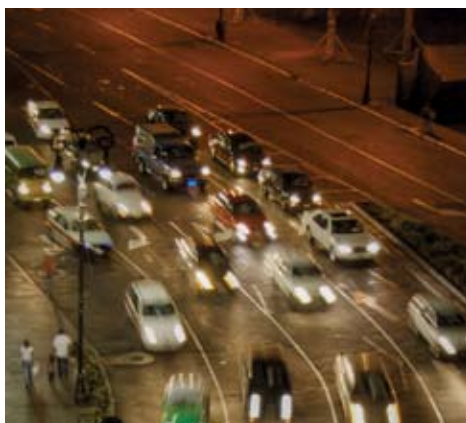
For forbindelserne ud af regionen er realiseringen af en fast Femernforbindelse vigtig. Den ingåede aftale mellem Danmark og Tyskland om etableringen af en Femern Bælt-forbindelse indebærer at tilgængeligheden til Hamburg og det økonomiske tyngdepunkt i Vesteuropa forbedres væsentligt. For Lolland og Falster i den sydlige del af sjællandsregionen, vil forbindelsen give øerne en central placering på akse mellem Hamborg og København og betyde, at sjællandsregionen integreres med det nordlige Europa.

På godsområdet kan en sådan forbindelse forstærke jernbanens konkurrencekraft og muliggøre mere effektive og mere miljøvenlige transporter mellem Skandinavien og Europa.

Regionens store trafikknudepunkter for personrejser

I forhold til regionens største transportknudepunkt Københavns Lufthavn i Kastrup skal tilbringertrafikken optimeres, og regulariteten på Øresundstogene og regionaltogene skal maksimeres.

En jernbaneforbindelse til Malmø Airport er blevet udredet og bør etableres.



Forbindelser til det øvrige Skandinavien og Østersøområdet

Forbindelserne mod Mälardalen, den svenske Västkusten, Østeuropa inkl. Rusland, Centraleuropa og Vesteuropa er vigtige. Øresundsregionens placering midt i flere, vigtige internationale transportkorridorer mod fx Berlin, Hamborg, Skandinavien via Øresund og Nordvesteuropa via Storebælt betyder meget for regionens fremtidige rolle som et internationalt knudepunkt.

Højhastighedsforbindelser

Højhastighedstog er en interessant mulighed at binde de forskellige metropoler i den nordlige del af Europa sammen.

3. En effektiv godstransport til Øresundsregionen og Skandinavien Transittrafikken gennem regionen

Mange af Skandinaviens transportarter til og fra det øvrige Europa passerer gennem regionen. Transit-transporterne gennem Øresundsregionen stiller særlige krav til statslige forbedringer af hovedfærdselsårer-

ne i vej- og jernbanenettet og tilslutningerne til de store havne.

Godstransportknudepunkter og faste forbindelser

Infrastrukturen i Øresundsregionen må tilpasses til de stigende strømme af godstransporter og til de forandrede mønstre, som bliver følgen af en ændret struktur i Europas økonomiske geografi og af nye tekniske løsninger.

4. Udvikle en fælles planlægning

En visionær og sammenhængende planlægning

Øresundsregionen som grænseregion stiller særlige krav til ændrede samarbejdsformer. Den integration, som nu for alvor tager fart, gør det synligt, at transportsystemet i stigende grad må ses i en fælles sammenhæng og at analyser, prioriteringer og transportpolitiske overvejelser må tage større hensyn end hidtil til sammenhængene mellem den svenske og den danske del.

Et øget statsligt samarbejde på tværs af Øresund

Det foreslåes, at Øresundsspørgsmålene får en særlig behandling i det arbejde, som pågår i statsligt regi før der træffes beslutning om begge landes kommende infrastrukturpolitik.

Øresundskomiteens indspil til regeringerne kan læses i sin helhed på dansk og svensk her:

www.oresundskomiteen.dk

Nedsæt en Øresundskommission, brug de svenske og Stockholmske planlægningserfaringer og lav en samlet plan for by og infrastrukturudviklingen af Øresundsregionen.

Af: Henrik Harder, Lektor, Ph.D. Ålborg Universitet

I Danmark har man over en længere periode diskuteret om, hvorledes fremtidens danske infrastrukturproblemer skal løses. Der har i høj grad været tale om diskussioner af løsninger, med fokus på danske problemer. Diskussionerne er, på et fremragende initiativ af den nuværende danske trafikminister, formaliseret i den danske Infrastrukturkommission. Den danske Infrastrukturkommission afslutter sit arbejde her i efteråret 2007.

Der mangler imidlertid i høj grad, i disse diskussioner, og i den danske infrastrukturkommissions hidtidige publicerede arbejdsrapporter, fokus på de udfordringer som Øresundsregionen står over for i dag og i fremtiden. Dette er også tilfældet i den seneste overordnede udviklingsplan for dele af Sjælland, nemlig Fingerplanen 2007. Her er forholdet til Øresundsregionen kun summarisk berørt. Analyserer man situationen i Øresundsregionen, hvilket er målet med dette indlæg, er det derfor indledningsvis værd at klargøre, hvilke udfordringer man i Øresundsregionen står overfor:

Postulat 1

- Uden en meget stærk tværnational fælles udviklingsorganisation, der har direkte formelle referencer til de politiske og administrative systemer i henholdsvis Sverige og

Danmark, vil den økonomiske udvikling af Øresundsregionen på sigt stagnere.

Postulat 2

- Uden meget dramatiske politiske indgreb på nationalt og internationalt niveau, vil væksten i bil ejerskab, godstrafik med lastbiler og flytrafik med gods og passagerer fortsat stige dramatisk og nå amerikanske niveauer.

Postulat 3

- Der er så store internationale økonomiske interesser, investeringer og afkast knyttet til mobilitet i forhold til mennesker og gods, at væksten i transporten vil fortsætte selvom

olie/benzin priserne stiger. Olie og benzin vil blive erstattet af andre typer af drivmidler, som måske endda har færre miljømæssige bivirkninger, men bilen er kommet for at blive.

Postulat 4

- Der er intet alternativ til udviklingen af kompakte byer og kollektiv trafik. Spredt byudvikling langs motorveje og i udkanten af eksisterende byområder vil kun forværre de eksisterende trafikale problemer endnu mere og sænke fremkommeligheden i Øresundsregionen.



På 50-talet fanns det dubbelt så många barn som bilar, i dag finns det tre gånger så många bilar som barn



Set i det lys, er det nødvendigt med en dobbeltsatsning med store investeringer i privat og offentlig trafik i Øresundsregionen samt at der etableres politiske klare mål for by- og infrastrukturudviklingen. Sådanne politiske mål kunne være, at alle dele af Øresundsregionen skal kunne nås indenfor f.eks. 45 min. med offentlig transport på en normal arbejdsdag og at det skal være muligt med privat bil at køre den samme distance på f.eks. 90 minutter. Med sådanne mål signaleres klart at offentlig transport er den eneste langsigtede bæredygtige løsning på den daglige transport af hundrede tusinde af mennesker i storbyområder som Øresundsregionen.

Netop sådanne politiske mål kunne være udgangspunktet for, at man vælger at ned sætte en egentlig Øresundskommission som konkret kunne pege på, hvilke samlede investeringer der skal foretages i byudvikling og infrastruktur i Øresundsregionen og hvorledes den fremtidige by- og trafikudvikling ville kunne integreres på en ansvarlig og bæredygtig vis. I den forbindelse er det godt, at Øresundsregionen selv kommer med et indspil til den danske infrastrukturkommission netop nu, men det er næppe nok.

Der er god grund til at lære af vore svenske naboer og tage udgangspunkt i deres positive og negative erfaringer her med infrastrukt-

turplanlægning i stor skala. Her kan f.eks. peges på blandt andet den Stockholmske Dennispaketet/Dennisuppgörelsen med investeringer på over 40 milliarder svenske kroner. Den blev ikke vedtaget, men blev efterfølgende katalysator for en lang række forslag til infrastrukturinvesteringer i Stockholmsregionen. I den forbindelse er det nærliggende, at anbefale en eventuel Øresundskommission at tage til Stockholm for netop at se på de milliard investeringer, der efterfølgende er foretaget i vej-tunnelprojekter mm. Men også for at diskutere, hvordan man undgår den situation som man er endt i Stockholm og faktisk også i London, hvor kapaciteten i dele af det offentlige transportsystem reelt er opbrugt i de perioder hvor langt de fleste mennesker har brug for at transportere sig.

Links:

Fingerplanen 2007

<http://www.skovognatur.dk/Emne/Planlaegning/Hovedstadsomraadet/Fingerplan/forside.htm>

Dennispaketet/Dennisuppgörelsen

<http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=410&typ=mot&rm=1996/97&bet=T221>

Stockholm City Plan

<http://www.sbk.stockholm.se/op/future.htm>

Byen, Vejen og Landskabet

<http://www.bvl.aau.dk>

Vækst forudsætter mobilitet på første klasse

Af: Nils Francke, Zipkommunikation

Vi vil nødigt indrømme det, men det er kun få år siden, at mobiliteten i det vi i dag kalder Øresundsregionen var næsten lig nul. Danmark og Sverige passede sig selv på hver sin side af sundet, og pittoreske færger klarede den nødvendige transport. Men visioner trængte sig på og blev til realiteter, og vi måtte vågne op og lære ord som pendling, integration og nordeuropæisk kraftcenter.

Det stillede store krav til mobiliteten, som er afgørende for, at vores samfund kan fungere. Vækst kræver plads til flere biler, tog og busser, og danskere og svenskere på begge sider af Øresund bevæger sig nu mere og mere fra A til B (og C, D, E ...) i det daglige end for få år siden. Vi køber flere og større biler, og har råd til flere forbrugsgoder. For erhvervslivet betyder det endnu flere transporter med især lastbiler, som fylder i trafikken og larmer og oser, men vi kan ikke undvære dem, for vi har selv bestilt de varer de kører med, og vi vil have varerne leveret her og nu. Derfor vil vi have flere motorveje, selvom de er astronomisk dyre, de fylder i landskabet og de overskrider altid både budget og tidsplan.

Og vi vil også gerne have nye jernbaner, selvom vi ikke altid er klar over det. Der var faktisk en tid, hvor danskerne var nødt til at køre i bil eller tage en bus til lufthavnen i Kastrup ad små lokale veje. Og svenskerne måtte på en længere rejse med flyvebåden til Nyhavn og en taxi eller bus derfra til Kastrup.

Men så kom motorvejen og derefter jernbanen fra Hovedbanegården til Kastrup (den første nye jernbanestrækning i mands minde i Danmark), og med dem en duft af noget kosmopolitisk og moderne og det 21. århundrede, og siden har Øresundsbroen løftet regionen ud af den trafikale apartheid og borgerne på begge sider er nu effektivt og tillokkende forbundet med jernbane og motorvej. Det gik et par år før det gik op for os; vi mødte først muligheden med skepsis, der senere



blev afløst af en mere nonchalant indstilling. Selvfølgelig bruger vi broen.

Det er ikke kun fra kyst til kyst, der er sket skred i vores mobilitet. København har også fået en Metro, der er en trendy og effektiv og miljørigtig bybane, fri af det trafikale røderi på gadeplan. Malmö har om få år også Citytunnelen med nye stationer og transportmuligheder, og den vil helt sikkert give byen det samme kick, som Metroen gav København.

Men vi elsker vores bil, og den kollektive trafik har en akilleshæl: den er kun så god som den rejsendes seneste oplevelse. Hvor rart er det at sidde i et tog der holder stille i tre timer ude på Øresundsbron, når man skulle have nået et fly i Kastrup? Hvor sjovt er det for pendlerne at stå op i toget hele vejen mellem København og Malmö i myldretiden fordi togene ikke store nok eller kører hyppigt nok? Vi vil nemlig have service og stabilitet og kvalitet. Vi er utålmodige og vores rutiner skal nurses. Ellers bliver vi lynhurtigt utaknemmelige og foretrækker bilen i stedet for. Selv om det er svært - og dyrt! - at parkere i byen.

Vores egne transporthandlinger, det vil sige hvordan vi kommer til og fra arbejde, skole og fritidsaktiviteter, er nemlig i høj grad præget af vanetænkning. Det gælder både danskere og svenskere. Er vi vant til bilen, så tager vi bilen, selv om det kun er 300 meter

hen ad vejen. Det er rutinepræget og selvforstærkende.

Ny og velfungerende kollektiv transport kan bryde mønsteret, også for bilisterne, men det er ikke nok at tilbyde muligheden, der skal også brydes vaner for den enkelte, og det er nok det sværeste. Det er nemlig let at afvise tilbudet om kollektiv trafik, hvis den ikke lever op til forventningerne og skynde sig tilbage til bilen, hvis man har mulighed for det.

Planlæggere og politikere står overfor store udfordringer når infrastrukturen skal tilpasses en Øresundsregion i vækst. Hvis det skal være en førsteklases region kræver det også en førsteklases infrastruktur til borgerne og erhvervslivet. Ellers er det lige meget med alle de flotte ord.

Trængsel og kapacitetsproblemer

Trafikken over Øresund er øget siden den faste forbindelse mellem København og Malmø blev klar i år 2000. Fra at have gennemsnitligt ca. 66.000 daglige trafikanter over Øresund i 2000 blev antallet øget med ca. 20.000 flere om dagen i år 2006. Dette tal er ikke blevet mindre siden da. Ved udgangen af 2006 var det daglige antal trafikanter over Øresund gennemsnitligt på ca. 87.000.

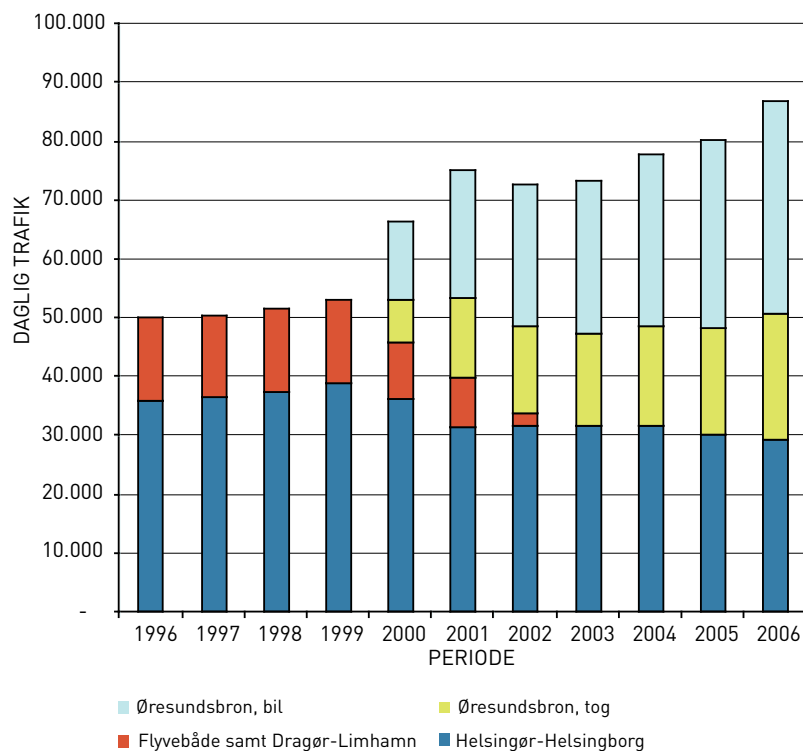
I Øresundskomiteens indspil til de to regeringer om behov for nye infrastrukturinvesteringer i regionen peges der på en række konkrete forhold, der er nødvendige, hvis ikke

trafikken skal sande til. I dag opleves der fx stigende trængsel på indfaldsvejene til både København og Malmø. Alene i 2005 medførte bilkøer et samfundsmæssigt værditab ved bilkøer på DKK 5,7 mia. i hovedstadsområdet. Selv med de i dag kendte og besluttede forbedringer af infrastrukturen, forventes det at det vil koste samfundet 11,5 mia DKK årligt i år 2015 i hovedstadsområdet. Der er også kapacitetsproblemer på jernbanen omkring København og videre til Malmø og Lund.

Øresundsbro Konsortiet har udarbejdet en prognose for den fremtidige trafik over

Øresund i et 2030 perspektiv. Prognosen opererer med tre scenarier – middel-, vækst- og stagnationsscenario. Broen har kapacitet til 60.000 køretøjer i døgnet og den grænse nås år 2049 i middelscenariet, samt år 2032 i vækstscenariet og år 2083 i stagnationsscenarioet. En ting er helt sikker, der bliver ikke mindre trafik over Øresund og det understreger behovet for infrastrukturinvesteringer i regionen – ikke kun for regionens borgere og næringsliv, men også for resten af Danmark og Sverige.

DAGLIG TRAFIK OVER ØRESUND 1990 - 2006



ØRESUNDSBRONS TRAFIKPROGNOSE.
GENNEMSITLIG DAGLIG TRAFIK

	Faktiske trafik	Middel-scenario	Vækst-scenario	Stagn. scenario
2001	8.085			
2002	9.393			
2003	10.360			
2004	11.816			
2005	13.602			
2006	15.665	15.665	15.665	15.665
2007		17.451	17.823	17.234
2008		19.178	20.061	18.569
2009		20.952	22.339	19.773
2010		22.733	24.723	20.870
2011		24.503	27.156	21.904
2012		26.163	29.530	22.798
2013		27.699	31.811	23.565
2014		29.103	33.972	24.218
2015		30.375	35.997	24.772
2016		31.521	37.877	25.241
2017		32.548	39.611	25.640
2018		33.466	41.202	25.993
2019		34.287	42.655	26.334
2020		35.023	43.978	26.677
2021		35.730	45.200	27.024
2022		36.449	46.432	27.375
2023		37.179	47.695	27.731
2024		37.923	48.987	28.092
2025		38.681	50.310	28.457

Kilde: Øresundsbron

Vilken infrastruktursatsning är viktigast?



Caroline Ullman-Hammer, Administrerande direktör Öresundsbro Konsortiet

Vilken infrastruktursatsning anser du vara den viktigaste i Öresundsregionen?

Jag menar att ett järnvägsnät i södra Sverige och i Danmark som är sammanbundet är en av de viktigaste infrastruktursatsningarna för framtiden. Det måste naturligtvis innehålla välfungerande utbud av möjliga resor för både resenärer och gods. Detta förutsatt att framtiden är den närmaste 20-årsperioden och inte ett visionsperspektiv.

Varför?

Bra kollektiv transport och god infrastruktur ger utrymme för otroligt många människor att välja bostad och arbetsplats på ett mycket friare och flexiblare sätt. Mängden av pendlare kan öka utan att i samma omfattning öka miljöbelastningen. En stor vinst för miljön ur många aspekter ligger i att godstransporter ökar på järnväg. Ska detta ska parallellt måste infrastruktursatsningar göras för att bygga bort de svaga länkarna i järnvägsnätet.



Gösta Ahlberg, Trafikdirektör Skånetrafiken

Vilken infrastruktursatsning anser du vara den viktigaste i Öresundsregionen?

Om vi bortser från Citytunneln som ju blir klar 2011 så är det viktigaste att få fyra spår mellan Malmö och Lund.

Varför?

Här finns bara två spår idag och det är redan för trångt för alla tåg som behöver köra här. När Citytunneln är färdig kommer restiden mellan Köpenhamn och Lund att förkortas med 15 minuter. Då integreras också Lund med Själland och behovet av mer tågtrafik ökar ytterligare. Det blir inget av med det om inte tågen kommer fram. Det är också viktigt att underhålla den infrastruktur som redan finns. Annars blir aldrig tågtrafiken ett tillräckligt bra alternativ till bilen.

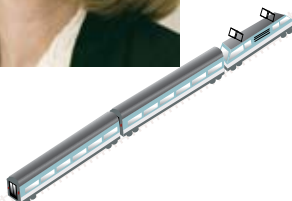
Foto: Lars Strandberg



Pia Kinhult (m), medlem i Öresundskomiteen, Regionråd i Region Skåne

Vilken infrastruktursatsning anser du vara den viktigaste i Öresundsregionen?

Ur perspektivet Öresund så är den fasta förbindelsen Helsingborg-Helsingör den allra viktigaste. Sedan kommer allt annat som måste till för att ansluta denna och kunna utnyttja den fullt ut.





Stephan Mùchler, VD för Sydsvenska industri- och handelskammaren

Vilken infrastruktursatsning anser du vara den viktigaste i Öresundsregionen?

Jag anser att den viktigaste infrastruktursatsningen är E22 mellan Trelleborg och Malmö och sedan vidare mot Blekinge och Kalmar.

Varför?

Arbetsmarknadsregionen i Skåne växer med väldig fart, idag har Skåne en större arbetsmarknad än Göteborg. För att få en fungerande integration i hela Öresundsregionen krävs det att vi satsar på den nordöstliga delen av Skåne och knyter ihop den med västra delen av Skåne.



Foto: Tine Harden

Klaus Bondam, Teknik og miljøborgmester i København

Hvad anser du, er den vigtigste infrastrukturudfordring i Øresundsregionen i dag og i fremtiden?

Jeg mener det er meget vigtigt, at vi får styrket og integreret Øresundsregionen langt bedre ved hjælp af mange flere og billigere togforbindelser.

Hvorfor?

I dag tager det alt for lang tid at komme fra fx Lund til København og det er også alt for dyrt. Øresundstogene der kører mellem Helsingør og Malmø har vist sig at være en kæmpe succes. De er proppet ved hver afgang. Der er bare ikke afgange nok. Jeg mener, at man i langt højere grad skal satse på at få flere og billigere Øresundstog. De unge studerende, der er i Øresundsregionen, er vores fremtid. Det skal gøres meget lettere end det er i dag at følge fag i Lund og Roskilde og bo på Vesterbro. Alle regionens universiteter skal være et stor Øresundsuniversitet som de studerende billigt og let kan pendle imellem. Infrastrukturen er for svag som den er nu, og udfordringen er at få den styrket hurtigst muligt.



Peter Slaatorn , Direktør Udvikling Nord

Hvad anser du, er den vigtigste infrastrukturudfordring i Øresundsregionen i dag og i fremtiden?

Det allervigtigste er at få den trafikale infrastruktur omkring København, Malmö og Helsingborg bygget ud. København har allerede et enormt trængselsproblem og også i Skåne er vejene ved at være overbelastede .

Hvorfor?

Fordi den igangværende udvidelse af motorring 3 på Sjælland slet ikke er nok. Det bliver også nødvendigt at udbygge togsystemet, hvis det skal klare fremtidens pres. Det er simpelthen for småt dimensioneret.



GÄSTSKRIBENT: INGEMAR HOLM, PROJEKTLEDARE FÖRENING ÖRESUND

Öresundsregionen en modellregion i Europa?

De senaste tre åren har jag lett ett projekt som i grunden handlar om hur vi som invånare i Öresundsregionen skall kunna utveckla oss själva, våra organisationer och våra samhällen, genom att mötas och lära av varandra. Projektet heter passande nog Förening Öresund, med syftet att stimulera gränsöverskridande aktiviteter på fritidsområdet. Föreningsliv och organisationer på båda sidor sundet har lång tradition av utbyte i olika former. Det är i dessa möten den verkliga förståelsen mellan människor uppstår, bortom alla fördomar och klichéer.

Här handlar det då om samarbete och utbyte mellan föreningar i hela regionen inte enbart mellan våra gränstäder. Att utbytet trots allt är blygsamt i förhållande till potentialen får i hög grad tillskrivas höga kostnader för att resa i regionen.

Var tog visionen om Öresundsregionen som modellregion i Europa vägen? Det är länge sedan någon använt denna stolta vision som en ledstjärna i integrationsarbetet. Om man vill skapa förändring så tycker inte jag att det är något fel att man faktiskt försöker att vara bäst. När det gäller den fysiska infrastrukturen i Öresundsregionen så får man nog ändå säga att ambitionerna var rätt högt ställda när besluten om utbyggnad av vägar och järnvägar togs. Det är bara det att verkligheten har överträffat visionen snabbare än man kunde ana, med överfulla tåg i rusningstrafik som följd. Hur skall vi då klara vardagsintegrationen fram över, arbetsresor, transporter, boende, fritid, kultur, studier, m.m.? Det är en fråga som blir allt mer akut och tydligare måste upp på dagordningen igen!

Om vi vill att människor i hela regionen skall utnyttja möjligheterna i den nya regionen med en gemensam arbetsmarknad, bostadsmarknad och ett rörligare fritidsliv, då kommer det att ställas nya tuffare krav på att vi

enkelt och bekvämt kan förflytta oss i regionen. Om vi på sikt skall infria kraven på en fortsatt utveckling och expansion med kravet på ett hållbart samhälle så måste vi dessutom se till att största delen av kommande resor sker med kollektiva färdmedel.

Varför inte hypotetiskt tänka sig att man gjorde en ännu större satsning på kollektivtrafiken och erbjöd den gratis till alla medborgare i regionen. Detta skulle innebära en ökad rörlighet, och att hjulen började snurra på högvarv i hela Öresundsregionen. Arbetsresorna skulle bli fler och längre, näringslivet skulle se nya möjligheter, flytströmmarna skulle få nya mönster, föreningslivet inom idrott, fritid och kultur skulle drastiskt utöka sitt utbyte och samarbete i regionen. Samhällsekoniskt är det en del forskare som hävdar att det skulle vara en vinst med ett sådant system på grund av dynamiken och den ökade rörligheten.

Hur detta sedan skulle omsättas i praktiken är en helt annan historia som jag hoppas någon seriös forskare skulle vilja titta lite närmare på, så att våra politiker får något konkret att fundera över. Men vi måste våga tänka tanken och vassa visionerna. Om vi vågar testa några idéer i den här dimensionen, då kan man börja tala om Öresundsregionen som en modellregion för övriga Europa. I annat fall blir vi som bäst världsmästare i ordning och reda, vilket kan vara bra nog men bara lite tråkigare.

INFORMATION FRÅN SEKRETARIATEN

Öresundskomiteen

Tack och hej

Petter Møller, Öresundskomiteens direktör, slutade hos Öresundskomiteen den siste augusti för att bli klimatdirektör på Rambøll.

Öresundskomiteens souschef Torben Aaberg är tillförordnad direktör fram tills en ny direktör blivit anställd.

Øresunddirekt

Øresunddirekt har flyttat in i Øresundshuset på Gammel Kongevej.

Øresunddirekt är en informationstjänst som förmedlar offentlig information från myndigheter till medborgare och näringsliv i Öresundsregionen. Mer information om Øresunddirekt finns på www.oresunddirekt.com

Øresunddirekts redaktion

Gammel Kongevej 1,

1610 København V

Tlf.: +45 33 91 10 49

Öppettider:

Måndag - torsdag: 10 - 15

Fredag: 10-13

Interreg-sekretariatet

Tack och hej

Jonas Henningsson, har arbetat med rekvisitioner och ekonomiska frågor när det gäller Interreg-projekt. Jonas slutade den 23 augusti och arbetar nu på Awapatent i Malmö.

Välkommen

Maria Tsakiris började på Interreg-sekretariatet den 15 augusti och ska arbeta som projektkonsulent. Maria kommer närmast från tjänsten som utvecklingsstrateg på Länsstyrelsen i Skåne. Maria kan kontaktas på e-mail: mt@oresundskomiteen.dk eller telefon +45 33 26 89 14.

